



PCT/FR2004/000249

16 FEV. 2004

REÇU 07 MAI 2004

OMPI PCT

BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ - CERTIFICAT D'ADDITION

COPIE OFFICIELLE

Le Directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle certifie que le document ci-annexé est la copie certifiée conforme d'une demande de titre de propriété industrielle déposée à l'Institut.

BEST AVAILABLE COPY

Fait à Paris, le 05 FEV. 2004

Pour le Directeur général de l'Institut
national de la propriété industrielle
Le Chef du Département des brevets

DOCUMENT DE PRIORITÉ

PRÉSENTÉ OU TRANSMIS
CONFORMÉMENT À LA
RÈGLE 17.1.a) OU b)

Martine PLANCHE

INSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIÉTÉ
INDUSTRIELLE

SIEGE
26 bis, rue de Saint Petersburg
75800 PARIS cedex 08
Téléphone : 33 (0)1 53 04 53 04
Télécopie : 33 (0)1 53 04 45 23
www.inpi.fr

BREVET D'INVENTION CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE

page 1/2



Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 540 W / 210502

Réservé à l'INPI

REMISE DES PIÈCES

DATE

4 FEV 2003

LIEU

76 INPI PARIS

N° D'ENREGISTREMENT

0301273

NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI

DATE DE DÉPÔT ATTRIBUÉE

4 FEV. 2003

PAR L'INPI

Vos références pour ce dossier BFF 01/0155
(facultatif)

1 NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE
À QUI LA CORRESPONDANCE DOIT ÊTRE ADRESSÉE

CABINET LAVOIX
2, Place d'Estienne d'Orves
75441 PARIS CEDEX 09

Confirmation d'un dépôt par télécopie

☐ N° attribué par l'INPI à la télécopie

2 NATURE DE LA DEMANDE

Cochez l'une des 4 cases suivantes

Demande de brevet

☒

Demande de certificat d'utilité

☐

Demande divisionnaire

☐

*Demande de brevet initiale
ou demande de certificat d'utilité initiale*

N°

Date

N°

Date

Transformation d'une demande de
brevet européen *Demande de brevet initiale*

☐

N°

Date

3 TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)

Procédé de commande d'une chaîne de traction à variation continue d'un véhicule automobile adapté pour améliorer les caractéristiques acoustiques.

4 DÉCLARATION DE PRIORITÉ
OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE
LA DATE DE DÉPÔT D'UNE
DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE

Pays ou organisation

Date

N°

Pays ou organisation

Date

N°

Pays ou organisation

Date

N°

☐ S'il y a d'autres priorités, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»

5 DEMANDEUR (Cochez l'une des 2 cases)

☒ Personne morale ☐ Personne physique

Nom
ou dénomination sociale

PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES SA

Prénoms

Forme juridique

Société Anonyme

N° SIREN

Code APE-NAF

Domicile
ou
siège

Rue

Code postal et ville

Pays

Route de Gisy

78943 VELIZY-VILLACOUBLAY CEDEX

FRANCE

Nationalité

Française

N° de téléphone (facultatif)

N° de télécopie (facultatif)

Adresse électronique (facultatif)

☐ S'il y a plus d'un demandeur, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»

Réservé à l'INPI

REMISE DES PIÈCES

DATE

4 FEV 2003

LIEU

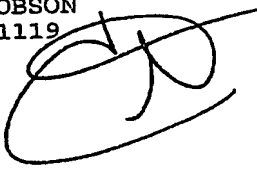
75 INPI PARIS

N° D'ENREGISTREMENT

NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI

0301273

08 540 W / 210502

6 MANDATAIRE (s'il y a lieu)			
Nom			
Prénom			
Cabinet ou Société		CABINET LAVOIX	
N° de pouvoir permanent et/ou de lien contractuel			
Adresse	Rue	2 Place d'Estienne d'Orves	
	Code postal et ville	75441 PARIS CEDEX 09	
	Pays	FRANCE	
N° de téléphone (facultatif)		01 53 20 14 20	
N° de télécopie (facultatif)		01 48 74 54 56	
Adresse électronique (facultatif)		brevets@cabinet-lavoix.com	
7 INVENTEUR (S)		Les inventeurs sont nécessairement des personnes physiques	
Les demandeurs et les inventeurs sont les mêmes personnes		<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non : Dans ce cas remplir le formulaire de Désignation d'inventeur(s)	
8 RAPPORT DE RECHERCHE		Uniquement pour une demande de brevet (y compris division et transformation)	
Établissement immédiat ou établissement différé		<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Paiement échelonné de la redevance (en deux versements)		Uniquement pour les personnes physiques effectuant elles-mêmes leur propre dépôt <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
9 RÉDUCTION DU TAUX DES REDEVANCES		Uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Requête pour la première fois pour cette invention (joindre un avis de non-imposition) <input type="checkbox"/> Obtenue antérieurement à ce dépôt pour cette invention (joindre une copie de la décision d'admission à l'assistance gratuite ou indiquer sa référence): AG <input type="text"/>	
10 SÉQUENCES DE NUCLEOTIDES ET/OU D'ACIDES AMINÉS		<input type="checkbox"/> Cochez la case si la description contient une liste de séquences	
Le support électronique de données est joint		<input type="checkbox"/>	
La déclaration de conformité de la liste de séquences sur support papier avec le support électronique de données est jointe		<input type="checkbox"/>	
Si vous avez utilisé l'imprimé «Suite», indiquez le nombre de pages jointes			
11 SIGNATURE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire)		C. JACOBSON n° 92.1119 	
		VISA DE LA PRÉFECTURE OU DE L'INPI C. TRAN	

L'invention concerne un procédé de commande d'une chaîne de traction à variation continue d'un véhicule automobile.

De façon connue, comme cela a été représenté à la Figure 1, la chaîne de traction 1 comporte un ensemble-moteur 2, un variateur de vitesse 4 et un ensemble de roues motrices 6.

La chaîne de traction 1 comporte en outre un certain nombre d'éléments de transmission, en particulier un arbre de sortie moteur 8 transmettant un mouvement de rotation de la sortie de l'ensemble-moteur 2 au variateur 4, ainsi qu'un arbre de roue 9 transmettant le mouvement de rotation en sortie du variateur 4 à l'ensemble de roue motrice 6, par l'intermédiaire d'éléments de transmission, non représentés mais bien connus dans l'état de la technique.

En vue d'alléger la description qui va suivre, on désignera l'ensemble-moteur par le terme « moteur », étant entendu que l'ensemble-moteur 2 peut être constitué d'un moteur de type thermique seul, mais également de moteurs de types différents ou encore d'une association de plusieurs moteurs, par exemple d'un moteur thermique et d'un moteur électrique dans le cas de véhicules hydrides.

De même, on a représenté l'ensemble de roues motrices 6 par l'une de ses roues motrices, étant entendu que l'ensemble de roues motrices 6 comporte le plus souvent deux ou quatre roues.

Les éléments de transmission qui n'ont pas d'influence sur l'exposé de l'invention n'ont pas été représentés sur le schéma de la Figure 1.

Le variateur 4 est adapté pour modifier de façon continue le rapport des vitesses de rotation de l'arbre de roue 9 et de l'arbre de sortie moteur 8, ce rapport étant directement lié au rapport de démultiplication L , qui donne le rapport de la vitesse V du véhicule sur la vitesse de

rotation ω de l'arbre de sortie moteur 8, ou régime moteur, par une fonction continue.

Le pilotage du régime moteur et du variateur 4 est assuré par une fonction dans un calculateur 11 (par exemple le calculateur associé au moteur thermique, ou le calculateur de « boîte de vitesse », ou un autre calculateur du véhicule). Celui-ci reçoit un certain nombre d'informations relatives au fonctionnement du véhicule, et notamment de la chaîne de traction et de la commande d'accélération actionnée par le conducteur. Il émet en réponse, respectivement vers le moteur 2 et le variateur 4, des signaux de commande C_2 , C_4 significatifs respectivement d'une consigne de couple moteur, et d'une consigne de démultiplication ou de rapport de vitesse de rotation.

Le véhicule comporte un certain nombre de capteurs et/ou de modules de calcul permettant d'estimer les valeurs d'un ensemble de variables correspondant aux informations à fournir au calculateur 11 pour piloter le moteur 2 et le variateur 4. En particulier, le véhicule peut être pourvu d'un capteur de position de la pédale d'accélérateur, adapté pour fournir au calculateur 11 l'estimation de la valeur de la variable de commande d'accélération P_1 , exprimant par exemple un pourcentage d'enfoncement de la pédale d'accélération par rapport à sa course totale.

On dispose également sur le véhicule d'un capteur de vitesse du véhicule qui fournit au calculateur 11 une estimation de la valeur de vitesse du véhicule V .

Des moyens d'estimation de la valeur de la vitesse de rotation ω de l'arbre de sortie moteur 8 sont également prévus, permettant de fournir l'information correspondante au calculateur 11.

On connaît dans l'état de la technique des procédés de commande de chaîne de traction à variation continue, dans lesquels on définit un intervalle de temps élémentaire t_i

et, à chaque instant correspondant à chaque intervalle de temps élémentaire :

on estime la valeur d'une variable de commande d'accélération ;

5 on estime la valeur de la vitesse du véhicule ;

on estime la valeur de la vitesse de rotation de l'arbre de sortie moteur ; et

10 on commande la vitesse de rotation de l'arbre de sortie moteur (ou le rapport de démultiplication du variateur) en fonction desdites valeurs estimées.

Les stratégies de pilotage utilisées dans les procédés de commande connus conduisent parfois à des performances d'excellente qualité d'une part en terme d'optimisation de la consommation énergétique, et d'autre
15 part en terme de traduction de la volonté du conducteur en vitesse du véhicule et couple à la roue. Ces stratégies de pilotage se présentent sous la forme de cartographies pré-enregistrées.

En revanche, les procédés connus produisent des
20 sensations mal acceptées par les conducteurs, en particulier la sensation de patinage due aux évolutions relatives du régime moteur et de la vitesse du véhicule. On constate en outre des variations fréquentes et importantes du régime pour de faibles variations de la position de la pédale
25 d'accélérateur.

Un défaut extrêmement important des chaînes de traction à variation continue, fonctionnant suivant les procédés précités, consiste, du fait des inconvénients cités plus haut, dans les nuisances acoustiques, dues aussi bien
30 au niveau sonore atteint, qu'au décalage entre « l'attente » des utilisateurs et le bruit généré par le moteur.

L'invention se fixe comme objectif principal de remédier aux inconvénients précités, en proposant un procédé

de commande du type décrit précédemment, qui permette de ramener les sensations de patinage, les variations de régime moteur et les caractéristiques acoustiques, dans des domaines proches de ceux correspondant aux chaînes de traction de type classique (notamment à changement de rapport manuel).

A cet effet, suivant l'invention, on réalise la commande de la façon suivante :

- on détermine un mode de fonctionnement parmi un mode permanent et un mode transitoire, en fonction d'un ensemble de variables comprenant lesdites valeurs estimées ;

- on corrige la valeur de vitesse de rotation de l'arbre de sortie de sorte que

. si le mode déterminé est le mode permanent, la moyenne glissante du rapport de démultiplication sur une période de plusieurs intervalles de temps élémentaires, est comprise entre une première valeur de seuil négative et une deuxième valeur de seuil positive ;

. si le mode déterminé est le mode transitoire, ladite moyenne glissante du rapport de démultiplication est en dehors de la plage de valeurs définie par les première et deuxième valeurs de seuil.

Suivant d'autres caractéristiques du procédé selon l'invention :

- la première valeur de seuil est, en valeur absolue, égale à la deuxième valeur de seuil ;

- la période est d'une durée supérieure à 1 seconde, et la première valeur de seuil et la deuxième valeur de seuil sont, en valeur absolue, comprises entre 0,35 et 0,45 km/h par 1000 tr/min/sec ;

- on limite la durée d'une phase en mode transitoire à une valeur comprise entre une troisième et une quatrième valeurs de seuil ;

- la troisième valeur de seuil est sensiblement égale à 0,3 seconde ;

- la quatrième valeur de seuil est sensiblement égale à 0,7 seconde ;

5 - on limite la valeur absolue de la variation moyenne du rapport de démultiplication, sur une phase de fonctionnement en mode transitoire comprise entre deux changements de modes consécutifs, à une valeur comprise entre une cinquième et une sixième valeurs de seuil
10 positives ;

- lors du changement de mode initial de la phase de fonctionnement en mode transitoire, on détermine le sens de variation du rapport de démultiplication et :

. si le sens de variation est positif, on affecte
15 une première et une deuxième valeurs fixes respectivement à la cinquième valeur de seuil et à la sixième valeur de seuil ;

. si le sens de variation est négatif, on affecte une troisième et une quatrième valeurs fixes respectivement
20 à la cinquième valeur de seuil et à la sixième valeur de seuil ;

- la première valeur fixe est supérieure à la troisième valeur fixe, et la deuxième valeur fixe est supérieure à la quatrième valeur fixe ;

25 - la première valeur fixe est sensiblement égale à 35 km/h/1000 tr/min ;

- la deuxième valeur fixe est sensiblement égale à 80 km/h/1000 tr/min ;

- la troisième valeur fixe est sensiblement égale à
30 25 km/h/1000 tr/min ;

- la quatrième valeur fixe est sensiblement égale à 50 km/h/1000 tr/min ;

- si le mode déterminé est le mode permanent, on limite à chaque instant la valeur du rapport de

démultiplication dans une plage de valeurs centrées sur une valeur moyenne égale au rapport de démultiplication à l'instant initial de la phase de fonctionnement en mode permanent, augmentée du produit de ladite variation moyenne
 5 par unité de temps, par la période de temps entre ledit instant initial et l'instant considéré, ladite plage étant d'amplitude prédéterminée ;

- ladite amplitude est sensiblement égale à 50 tr/min ;

10 - la variable de commande d'accélération représente la position de la pédale d'accélération ;

- on estime la pente de la route et l'ensemble de variables comprend la valeur de pente estimée ; et

15 - on définit une période de détermination de mode, et on détermine que le mode de fonctionnement est le mode transitoire dans l'un au moins des cas suivants :

20 . sur ladite période de détermination de mode, la variation de la valeur de vitesse et la variation de la valeur de pente sont, en valeur absolue, inférieures à des valeurs de seuil respectives prédéterminées, et la variation de la valeur de la variable de commande d'accélération est, en valeur absolue, supérieure à une valeur de seuil prédéterminée ;

25 . sur ladite période de détermination de mode, la variation de la valeur de la variable de commande d'accélération et la variation de la valeur de pente sont, en valeur absolue, inférieures à des valeurs de seuil respectives prédéterminées, et la variation de la valeur de vitesse et, en valeur absolue, supérieure à une valeur de seuil prédéterminé ; et

30

 . sur ladite période de détermination de mode, la variation de la valeur de la variable de commande d'accélération et la variation de la valeur de vitesse sont, en valeur absolue, inférieures à des valeurs de seuil

respectives prédéterminées, et la variation de la valeur de pente est, en valeur absolue, supérieure à une valeur de seuil prédéterminée.

5 L'invention va maintenant être décrite avec plus de détails en se référant à la Figure 2, représentant un graphe d'évolution dans le temps du rapport de démultiplication égal au rapport de la vitesse linéaire du véhicule V sur la vitesse de rotation ω de l'arbre de sortie moteur, dans le cas d'un procédé conforme à l'invention.

10 En se référant à nouveau à la Figure 1, on mentionnera que le mode de réalisation de l'invention qui va être décrit à présent consiste en un procédé de commande utilisant des valeurs estimées à chaque instant t_i des variables P_1 , ω (ou L), V décrites précédemment, ainsi
15 qu'une variable de pente P_2 représentant la pente de la route. Cette variable P_2 est estimée au moyen d'un capteur ou de tout moyen de calcul adapté, qui ne font pas l'objet de l'invention et qui ne seront donc pas décrits plus en détail.

20 L'ensemble de variables peut également ne pas comporter la variable mesurée de démultiplication L .

On associe certaines phases de fonctionnement du variateur à un mode de fonctionnement soit « permanent », soit « transitoire ».

25 En effet, le calculateur 11 fonctionne en utilisant des cartographies adaptées pour faire fonctionner le moteur 2 et le variateur 4 suivant des modes que l'on peut assimiler respectivement à des modes avec rapport de démultiplication constant, et de changement de rapport, tels
30 que définis dans le cas d'une chaîne de traction de type classique, à rapports discrets.

Un mode permanent, correspondant à un mode de rapport fixe ou imposé, se caractérise par un intervalle de temps pouvant être relativement long T_1 , T_2 et une faible

variation, sur cet intervalle de temps, de la démultiplication L.

Un mode de transition, comparable à un mode de changement de rapport se caractérise par une phase T_0 de
 5 durée relativement courte, et une variation importante du rapport de démultiplication L.

Sur la Figure 2, on a représenté une première phase T_1 et une deuxième phase T_2 à rapport imposé, séparées par une phase de changement de rapport T_0 .

10 La transition de la première T_1 à la deuxième T_2 de ces trois phases peut s'assimiler à un changement de rapport de vitesse, tel que défini dans le cas de rapports discrets, d'un rapport de vitesse donné à un rapport inférieur.

Dans le procédé suivant l'invention, on détermine à
 15 chaque instant t_i correspondant à un intervalle de temps élémentaire du calculateur 11 le mode de fonctionnement de la chaîne de traction 1 parmi les deux modes permanent et transitoire.

L'intervalle de temps élémentaire t_i étant
 20 typiquement de l'ordre de la dizaine de millisecondes (typiquement 10 ms.), on définit une période d'amplitude beaucoup plus importante, par exemple de l'ordre de la seconde, au terme de laquelle on définit le mode de fonctionnement en cours, par analyse de certaines des
 25 variables P_1 , P_2 , ω (ou L), V fournies au calculateur 11.

Une option de stratégie consiste par exemple à déterminer que le mode de fonctionnement est le mode transitoire dans l'un au moins des cas suivants :

(i) Si, sur ladite période de détermination de mode,
 30 la variation de la valeur de vitesse V et la variation de la valeur de pente P_2 sont, en valeur absolue, inférieures à des valeurs de seuil respectives prédéterminées, et la variation de la valeur de la variable de commande

d'accélération P_1 est, en valeur absolue, supérieure à une valeur de seuil prédéterminée.

Ce cas correspond à des conditions de vitesse et de pente quasiment constantes, et à une variation importante et rapide de la position de la pédale d'accélérateur. Cette situation peut conduire à un non-respect des conditions prédéfinies dans les cartographies d'optimisation du fonctionnement du moteur 2 et du variateur 4, du fait de l'inertie du véhicule et de la chaîne de traction.

(ii) Si, sur ladite période de détermination de mode, la variation de la valeur de la variable de commande d'accélération P_1 et la variation de la valeur de pente P_2 sont, en valeur absolue, inférieures à des valeurs de seuil respectives prédéterminées, et la variation de la valeur de vitesse V est, en valeur absolue, supérieure à une valeur de seuil prédéterminée.

Ce cas correspond à des conditions de position de pédale d'accélérateur et de pente quasiment constantes, et à une variation de vitesse importante, par exemple supérieure à 20km/h.

(iii) Si, sur ladite période de détermination de mode, la variation de la valeur de la variable de commande d'accélération P_1 et la variation de la valeur de vitesse V sont, en valeur absolue, inférieures à des valeurs de seuil respectives prédéterminées, et la variation de la valeur de pente P_2 est, en valeur absolue, supérieure à une valeur de seuil prédéterminée.

Ces conditions correspondent à une position de la pédale d'accélérateur et une vitesse du véhicule V quasiment constantes, et à une variation de pente importante, par exemple supérieure à 4%.

Lorsque le mode de fonctionnement est déterminé, le calculateur 11 corrige la valeur de vitesse de rotation ω de

l'arbre de sortie 8 du moteur 2, en agissant sur celui-ci de la façon suivante :

5 . si le mode déterminé est le mode permanent, la moyenne glissante L' du rapport de démultiplication L sur une période T de plusieurs intervalles de temps élémentaires t_i , est comprise entre une première valeur de seuil S_1 négative et une deuxième valeur de seuil S_2 positive ;

10 . si le mode déterminé est le mode transitoire, ladite moyenne glissante L' du rapport de démultiplication L est en dehors de la plage de valeurs définie par les première S_1 et deuxième S_2 valeurs de seuil.

La période T sur laquelle on réalise la moyenne glissante est de préférence d'une durée supérieure à 1 seconde, en restant de l'ordre de la seconde.

15 En supposant, que l'évolution du rapport de démultiplication L avec le temps t , peut être représenté, comme cela a été fait en Figure 2, par une courbe moyenne linéaire par morceaux, dont chaque segment de droite correspond à une phase de fonctionnement suivant l'un des
20 deux modes prédéfinis, chaque segment de droite correspondant à des phases en mode permanent T_1 , T_2 présente une pente moyenne L' comprise entre les valeurs de seuil S_1 , S_2 citées précédemment.

25 Par exemple, la première valeur de seuil S_1 et la deuxième valeur de seuil S_2 sont, en valeur absolue, comprises entre 0,35 et 0,45 km/h par 1000 tr/min/sec.

De préférence, ces valeurs de seuil S_1 , S_2 définissent une plage admissible de préférence égale à l'intervalle $[-0,4 ; 0,4]$.

30 Une autre caractéristique importante du procédé conforme à l'invention consiste à limiter l'amplitude, en durée Δt_0 et en variation de démultiplication ΔL_0 , d'une phase de fonctionnement transitoire T_0 .

En particulier, on limite la durée Δt_0 d'une phase en mode transitoire T_0 à une valeur comprise entre une troisième S_3 et une quatrième S_4 valeurs de seuil.

5 De préférence, la troisième valeur de seuil S_3 est sensiblement égale à 0,3 secondes, et la quatrième valeur de seuil S_4 est sensiblement égale à 0,7 secondes.

10 En phase de fonctionnement suivant le mode transitoire T_0 comprise entre deux changements de modes consécutifs, on limite la valeur absolue de la variation moyenne ΔL_0 du rapport de démultiplication, à une valeur comprise entre une cinquième S_5 et une sixième S_6 valeurs de seuil positives.

15 Lors du changement de mode initial de la phase de fonctionnement en mode transitoire, on détermine le sens de variation du rapport de démultiplication L et :

- si le sens de variation est positif, on affecte une première et une deuxième valeurs fixes respectivement à la cinquième valeur de seuil S_5 et à la sixième valeur de seuil S_6 ;

20 - si le sens de variation est négatif, on affecte une troisième et une quatrième valeurs fixes respectivement à la cinquième valeur de seuil S_5 et à la sixième valeur de seuil S_6 .

25 Par exemple, la première valeur fixe est sensiblement égale à 35 km/h/1000 tr/min, la deuxième valeur fixe est sensiblement égale à 80 km/h/1000 tr/min, la troisième valeur de seuil fixe est sensiblement égale à 25 km/h/1000 tr/min, et la quatrième valeur fixe est
30 sensiblement égale à 50 km/h/1000 t/min.

Ainsi, l'amplitude admise du saut de démultiplication dans le cas assimilé à un passage de rapports en rétrogradation est plus limitée que celle correspondant à un passage au rapport supérieur.

Enfin, une autre caractéristique importante du procédé conforme à l'invention consiste à admettre de faibles variations, lors de phases T_1 , T_2 en mode permanent, de la démultiplication réelle L autour du segment de droite
5 représentant l'évolution moyenne de la démultiplication L .

Cela revient à limiter, à chaque instant, la valeur du rapport de démultiplication L dans une plage de valeurs centrées sur une valeur moyenne égale au rapport de démultiplication à l'instant initial de la phase de
10 fonctionnement en mode permanent, augmentée du produit de ladite variation moyenne par unité de temps L' , par la période de temps entre ledit instant initial et l'instant considéré, ladite plage étant d'amplitude E prédéterminée.

L'amplitude E prédéterminée peut être fixe ou donnée
15 par une cartographie à deux entrées constituées, par exemple, de la valeur du couple-moteur, et de la valeur du régime-moteur.

L'amplitude admise au cours du segment d'évolution moyenne du rapport de démultiplication est de préférence de
20 l'ordre de 20 à 100 tr/min., et si l'amplitude est constante, de préférence égale 50 tr/min.

REVENDICATIONS

1. Procédé de commande d'une chaîne de traction à variation continue d'un véhicule automobile, ladite chaîne de traction (1) comportant un ensemble moteur (2) dont
 5 l'arbre de sortie (8) entraîne un arbre de roue (9) par l'intermédiaire d'un variateur (4) adapté pour modifier de façon continue le rapport des vitesses de rotation de l'arbre de roue (9) et de l'arbre de sortie moteur (8), procédé dans lequel on définit un intervalle de temps
 10 élémentaire (t_1), et sur chaque intervalle de temps élémentaire :

- on estime la valeur d'une variable (P_1) de commande d'accélération ;
 - on estime la valeur de la vitesse du véhicule
 15 (V) ;
 - on estime la valeur de la vitesse de rotation (ω) de l'arbre de sortie moteur (8) ;
 - on commande la vitesse de rotation (ω) de l'arbre de sortie moteur (8) en fonction desdites valeurs estimées
 20 (P_1, V, ω) ;
- ledit procédé étant caractérisé en ce qu'on réalise ladite commande de la façon suivante :

- on détermine un mode de fonctionnement parmi un mode permanent et un mode transitoire, en fonction d'un
 25 ensemble de variables comprenant lesdites valeurs estimées (P_1, V, ω) ;

- on corrige la valeur de vitesse de rotation (ω) de l'arbre de sortie de sorte que

. si le mode déterminé est le mode permanent, la
 30 moyenne glissante (L') du rapport de démultiplication (L) sur une période (T) de plusieurs intervalles de temps élémentaires (t_1), est comprise entre une première valeur de seuil (S_1) négative et une deuxième valeur de seuil (S_2) positive ;

. si le mode déterminé est le mode transitoire, ladite moyenne glissante (L') du rapport de démultiplication (L) est en dehors de la plage de valeurs définie par les première (S_1) et deuxième (S_2) valeurs de seuil.

5 2. Procédé de commande suivant la revendication 1, caractérisé en ce que la première valeur de seuil (S_1) est, en valeur absolue, égale à la deuxième valeur de seuil (S_2).

 3. Procédé de commande suivant la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que la période (T) est d'une durée
10 supérieure à 1 seconde, et la première valeur de seuil (S_1) et la deuxième valeur de seuil (S_2) sont, en valeur absolue, comprises entre 0,35 et 0,45 km/h par 1000 tr/min/sec.

 4. Procédé de commande suivant l'une quelconque des revendications 1 à 3, caractérisé en ce qu'on limite la
15 durée (ΔT_0) d'une phase en mode transitoire (T_0) à une valeur comprise entre une troisième (S_3) et une quatrième (S_4) valeurs de seuil.

 5. Procédé de commande suivant la revendication 4, caractérisé en ce que la troisième valeur de seuil (S_3) est
20 sensiblement égale à 0,3 seconde.

 6. Procédé de commande suivant la revendication 4 ou 5, caractérisé en ce que la quatrième valeur de seuil (S_4) est sensiblement égale à 0,7 seconde.

 7. Procédé de commande suivant l'une quelconque des
25 revendications 1 à 6, caractérisé en ce qu'on limite la valeur absolue de la variation moyenne (ΔL_0) du rapport de démultiplication (L), sur une phase de fonctionnement en mode transitoire comprise entre deux changements de modes consécutifs, à une valeur comprise entre une cinquième (S_5)
30 et une sixième (S_6) valeurs de seuil positives.

 8. Procédé de commande suivant la revendication 7, caractérisé en ce que lors du changement de mode initial de la phase de fonctionnement en mode transitoire, on détermine le sens de variation du rapport de démultiplication (L) et :

- si le sens de variation est positif, on affecte une première et une deuxième valeurs fixes respectivement à la cinquième valeur de seuil (S_5) et à la sixième valeur de seuil (S_6) ;

5 - si le sens de variation est négatif, on affecte une troisième et une quatrième valeurs fixes respectivement à la cinquième valeur de seuil (S_5) et à la sixième valeur de seuil (S_6).

9. Procédé de commande suivant la revendication 8, 10 caractérisé en ce que la première valeur fixe est supérieure à la troisième valeur fixe, et la deuxième valeur fixe est supérieure à la quatrième valeur fixe.

10. Procédé de commande suivant la revendication 9, caractérisé en ce que la première valeur fixe est 15 sensiblement égale à 35 km/h/1000 tr/min.

11. Procédé de commande suivant la revendication 9 ou 10, caractérisé en ce que la deuxième valeur fixe est sensiblement égale à 80 km/h/1000 tr/min.

12. Procédé de commande suivant l'une quelconque des 20 revendications 9 à 11, caractérisé en ce que la troisième valeur fixe est sensiblement égale à 25 km/h/1000 tr/min.

13. Procédé de commande suivant l'une quelconque des revendications 9 à 12, caractérisé en ce que la quatrième valeur fixe est sensiblement égale à 50 km/h/1000 tr/min.

25 14. Procédé de commande suivant l'une quelconque des revendications 9 à 13, caractérisé en ce que si le mode déterminé est le mode permanent, on limite à chaque instant la valeur du rapport de démultiplication (L) dans une plage de valeurs centrées sur une valeur moyenne égale au rapport 30 de démultiplication (L) à l'instant initial de la phase de fonctionnement en mode permanent, augmentée du produit de ladite variation moyenne par unité de temps (L'), par la période de temps entre ledit instant initial et l'instant considéré, ladite plage étant d'amplitude (E) prédéterminée.

15. Procédé de commande suivant la revendication 14, caractérisé en ce que ladite amplitude (E) est sensiblement égale à 50 tr/min.

5 16. Procédé de commande suivant l'une quelconque des revendications 9 à 15, caractérisé en ce que la variable de commande d'accélération (P_1) représente la position de la pédale d'accélération.

10 17. Procédé de commande suivant l'une quelconque des revendications 9 à 16, caractérisé en ce qu'on estime la pente de la route et l'ensemble de variables comprend la valeur de pente estimée.

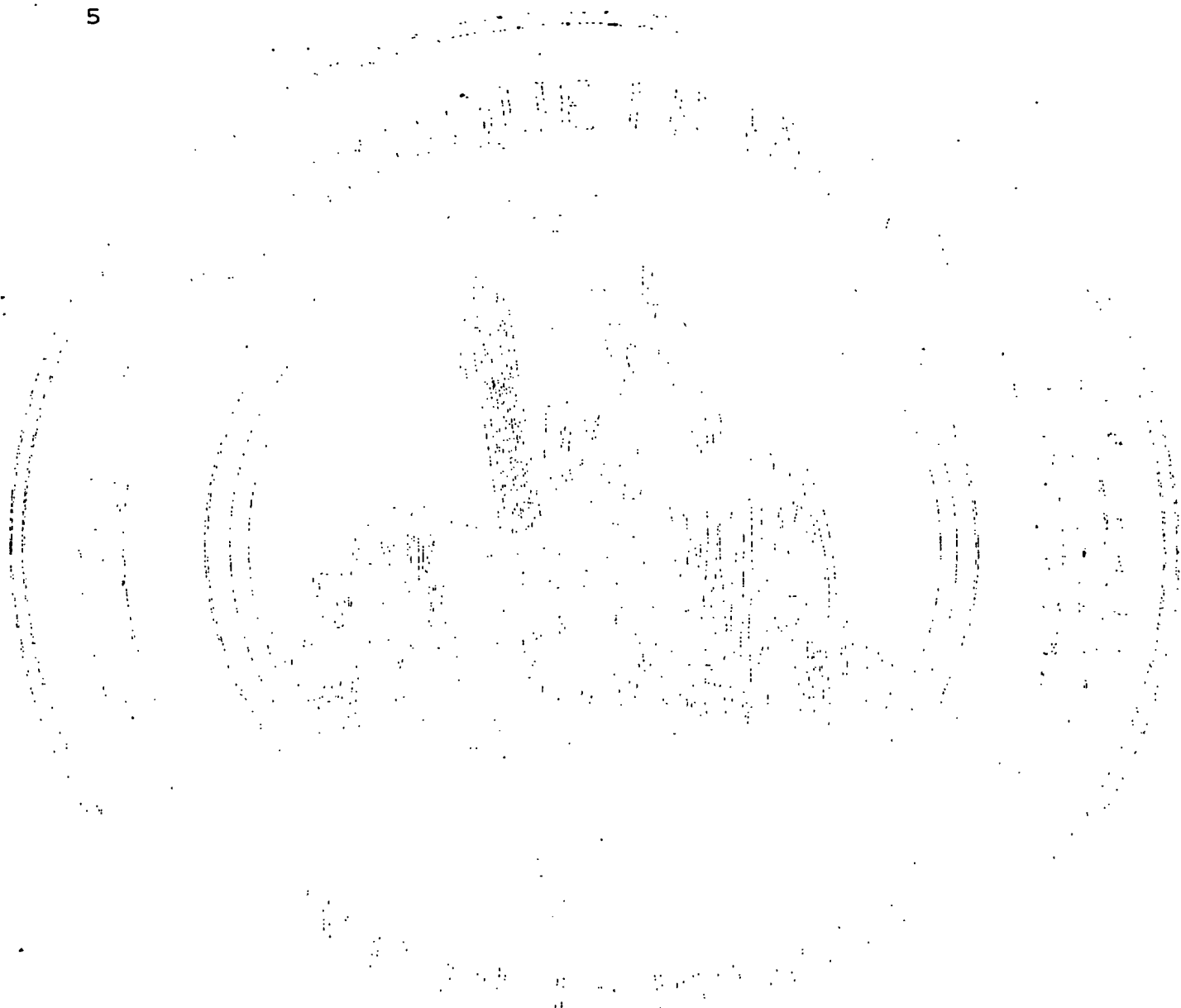
18. Procédé de commande suivant la revendication 17, caractérisé en ce qu'on définit une période de détermination de mode, et on détermine que le mode de fonctionnement est
15 le mode transitoire dans l'un au moins des cas suivants :

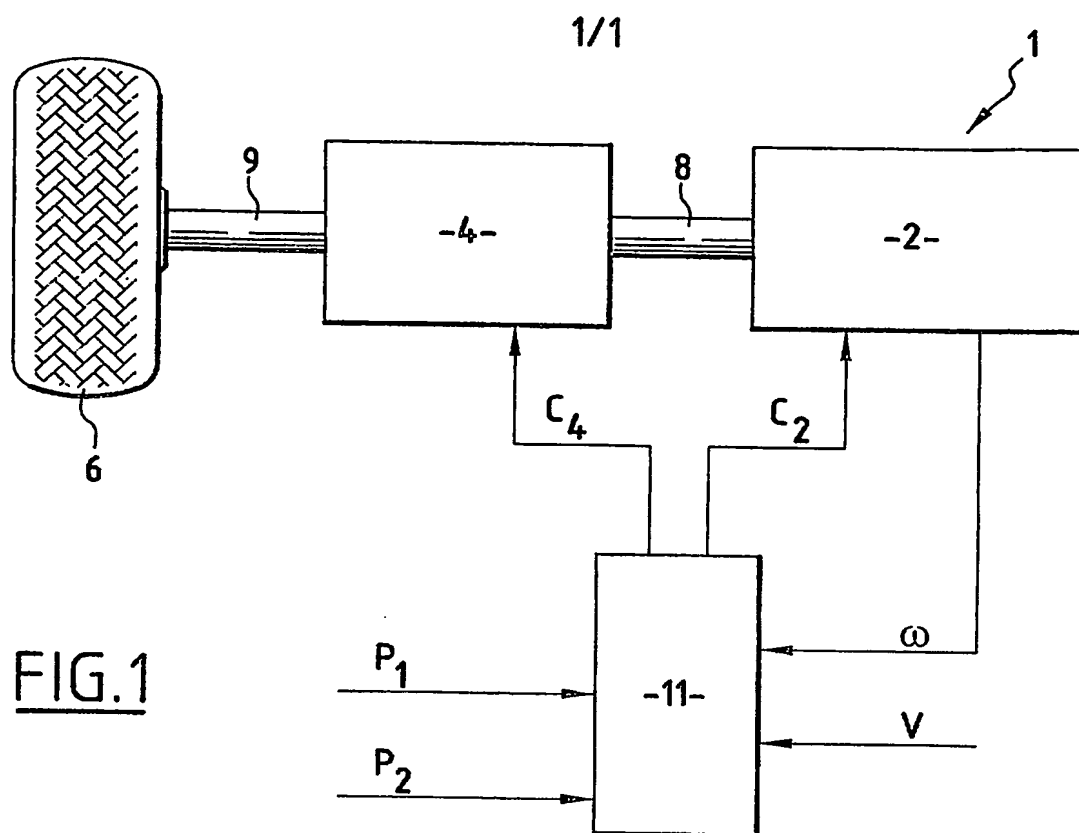
- sur ladite période de détermination de mode, la variation de la valeur de vitesse (V) et la variation de la valeur de pente sont, en valeur absolue, inférieures à des valeurs de seuil respectives prédéterminées, et la variation
20 de la valeur de la variable de commande d'accélération est, en valeur absolue, supérieure à une valeur de seuil prédéterminée ;

- sur ladite période de détermination de mode, la variation de la valeur de la variable de commande d'accélération et la variation de la valeur de pente sont,
25 en valeur absolue, inférieures à des valeurs de seuil respectives prédéterminées, et la variation de la valeur de vitesse et, en valeur absolue, supérieure à une valeur de seuil prédéterminé ; et

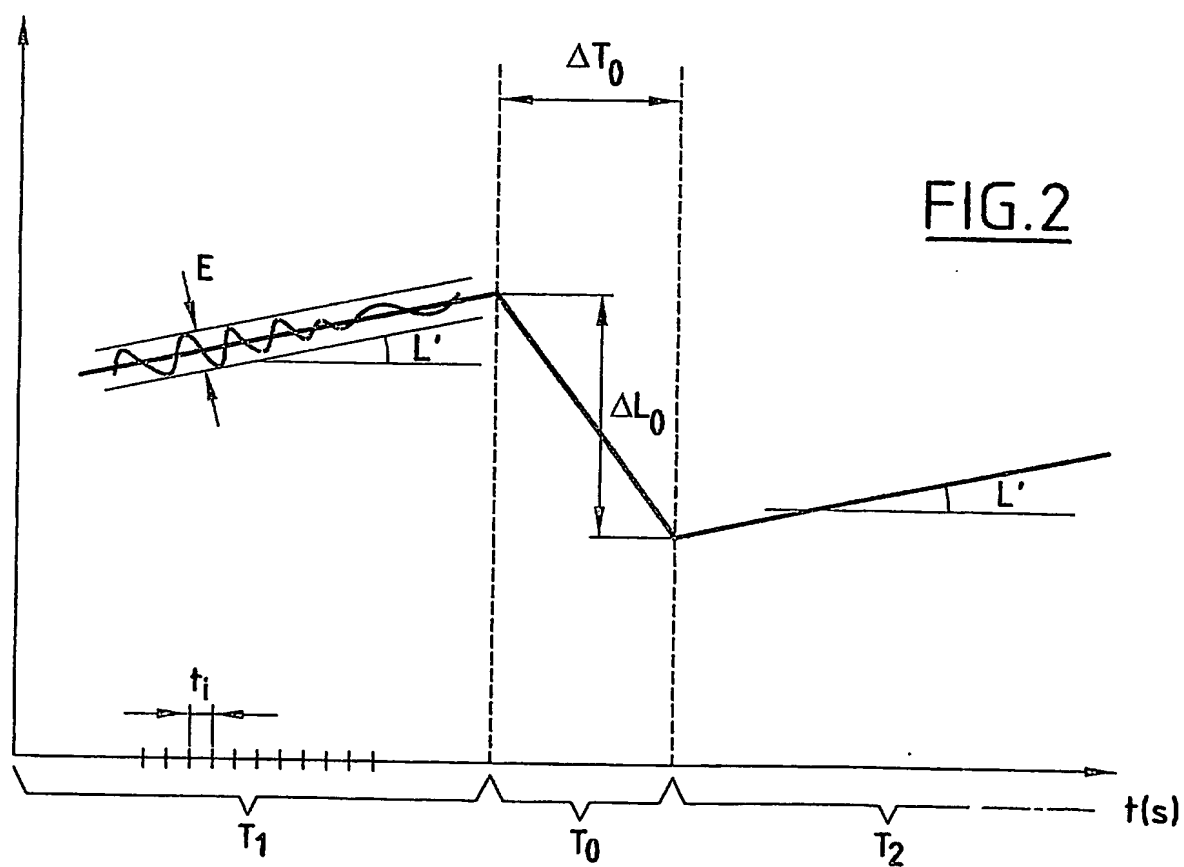
30 - sur ladite période de détermination de mode, la variation de la valeur de la variable de commande d'accélération (P_1) et la variation de la valeur de vitesse (V) sont, en valeur absolue, inférieures à des valeurs de seuil respectives prédéterminées, et la variation de la

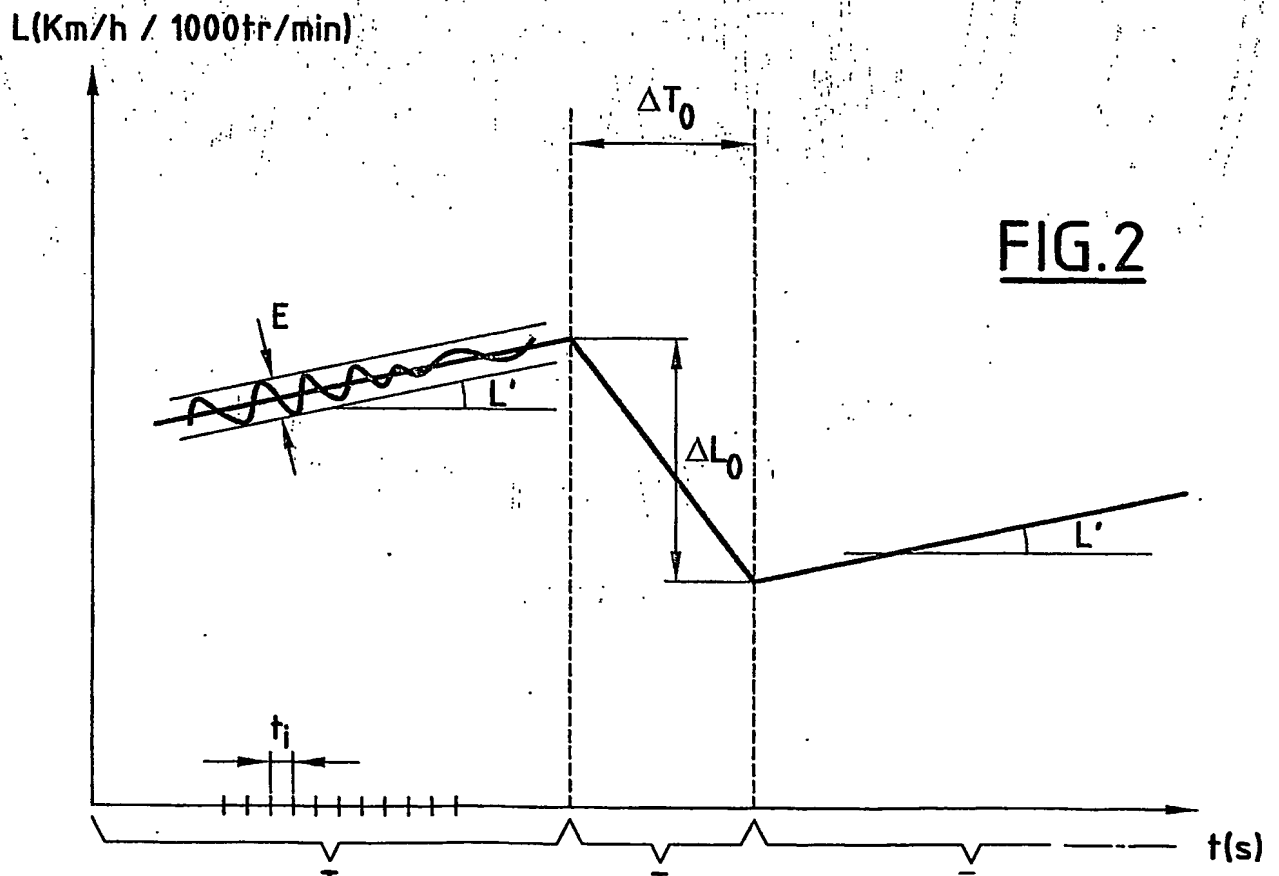
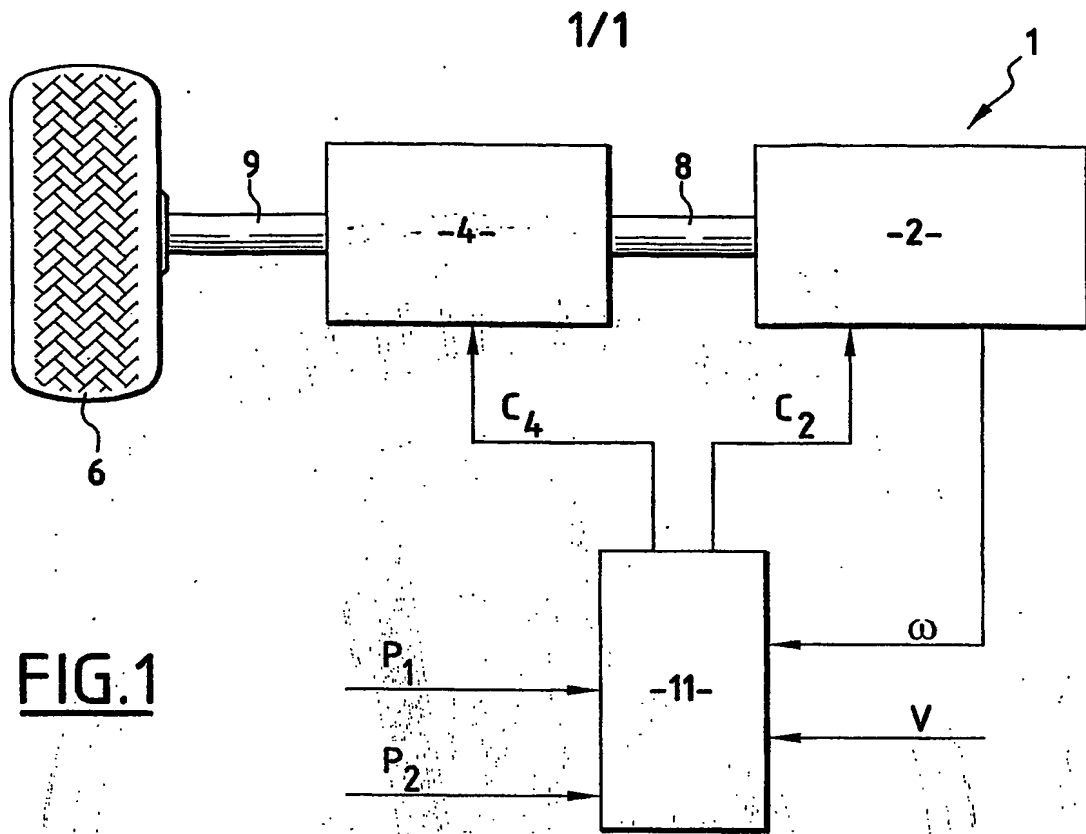
valeur de pente est, en valeur absolue, supérieure à une valeur de seuil prédéterminée.





$L(\text{Km/h} / 1000\text{tr/min})$





**BREVET D'INVENTION****CERTIFICAT D'UTILITÉ**

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI



DÉPARTEMENT DES BREVETS

26 bis, rue de Saint Pétersbourg
75800 Paris Cedex 08

Téléphone : 33 (1) 53 04 53 04 Télécopie : 33 (1) 42 94 86 54

DÉSIGNATION D'INVENTEUR(S) Page N° 1./1.

(À fournir dans le cas où les demandeurs et les inventeurs ne sont pas les mêmes personnes)



Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 113 W / 270601

Vos références pour ce dossier (facultatif)		BPF 01/0155	
N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL		0301233	
TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)			
Procédé de commande d'une chaîne de traction à variation continue d'un véhicule automobile adapté pour améliorer les caractéristiques acoustiques.			
LE(S) DEMANDEUR(S) :			
PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES SA			
DESIGNE(NT) EN TANT QU'INVENTEUR(S) :			
<input checked="" type="checkbox"/> 1	Nom	RIMAU	
	Prénoms	Stéphane	
	Adresse	Rue	30, rue Pierre Arnoux
		Code postal et ville	92190 MEUDON FRANCE
Société d'appartenance (facultatif)			
<input checked="" type="checkbox"/> 2	Nom		
	Prénoms		
	Adresse	Rue	
		Code postal et ville	
Société d'appartenance (facultatif)			
<input checked="" type="checkbox"/> 3	Nom		
	Prénoms		
	Adresse	Rue	
		Code postal et ville	
Société d'appartenance (facultatif)			
S'il y a plus de trois inventeurs, utilisez plusieurs formulaires. Indiquez en haut à droite le N° de la page suivi du nombre de pages.			
DATE ET SIGNATURE(S)		Paris, le 4 février 2003	
DU (DES) DEMANDEUR(S)			
OU DU MANDATAIRE			
(Nom et qualité du signataire)		C. JACOBSON n° 92.1119	

PGT/FR/004/000249



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.